



COMUNE DI QUARRATA

PROVINCIA DI PISTOIA

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Servizio Lavori Pubblici

via Trieste 1 - 51039 Quarrata (PT)

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Valutazione Ambientale Strategica

Verifica assoggettabilità con valenza di documento preliminare



Intervento di messa in sicurezza della S.P. 44 (Quarrata – Casini) all'intersezione con la strada comunale “via Larga” tramite la realizzazione di una rotatoria.

PROGETTISTI:

Ufficio Tecnico Comunale
Servizio Lavori Pubblici

Geometra Massimo Valensise
Geometra Sandro Trinci

Responsabile del
Procedimento:

Ing. Iuri Gelli

Aprile 2018

Approvato con Deliberazione C.C. n. del

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

COMUNE DI QUARRATA Provincia di PISTOIA

***Variante al PS e al RU
Modifica Viabilità provinciale/comunale
Variante mediante approvazione del progetto, art. 34 L.R. 65/2014***

Valutazione Ambientale Strategica VAS

***VERIFICA ASSOGGETTABILITA'
con valenza di
DOCUMENTO PRELIMINARE
nel caso di assoggettabilità
L.R. 10/2010, D.Lgs. 152/2006, Dir. 2001/42/CEE***

***Progettisti: Uffici Tecnico Comunale
Servizio Lavori Pubblici
Geom. Massimo Valensise
Geom. Sandro Trinci***

Responsabile del procedimento: Ing. Iuri Gelli

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

Sommario

| | |
|---|-----------|
| <i>Cap. 1. Il processo valutativo – contenuti e metodologia della VAS</i> | <i>3</i> |
| 1.1 - <i>La legislazione vigente</i> | <i>3</i> |
| 1.2 - <i>La VAS</i> | <i>3</i> |
| 1.3. <i>La Verifica di Assoggettabilità</i> | <i>5</i> |
| <i>Cap. 2. Illustrazione della variante con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale</i> | <i>8</i> |
| 2.1 - <i>Illustrazione della Variante al PS ed al RU</i> | <i>8</i> |
| 2.2 - <i>Considerazioni in merito alla sostenibilità ambientale della Variante</i> | <i>10</i> |
| <i>Cap. 3. Illustrazione delle caratteristiche degli impatti e delle aree interessate</i> | <i>12</i> |
| 3.1 - <i>Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti</i> | <i>12</i> |
| 3.2 - <i>Carattere cumulativo degli impatti</i> | <i>18</i> |
| 3.3 - <i>Natura transfrontaliera degli impatti</i> | <i>19</i> |
| 3.4 - <i>Rischi per la salute umana o per l'ambiente</i> | <i>19</i> |
| 3.5 - <i>Entità ed estensione nello spazio degli impatti</i> | <i>19</i> |
| 3.6 - <i>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo</i> | <i>19</i> |
| 3.7 - <i>Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale</i> | <i>19</i> |
| <i>Cap. 4. Conclusioni</i> | <i>20</i> |

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

Cap. 1. Il processo valutativo – contenuti e metodologia della VAS

1.1 - La legislazione vigente

La legislazione specifica relativa al procedimento di valutazione ambientale è la seguente:

- Direttive Comunitarie 2001/42/CE e 85/377/CE, che ha definito il concetto di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e di valutazione ambientale nel suo complesso;
- D.Lgs. 152 del 03/04/2006 che ha introdotto all'interno della legislazione nazionale la VAS;
- L.R. 10/2010 e la L.R. 6/2012 che integrano nell'unico procedimento di VAS anche la Valutazione Integrata, introdotta dalla Regione Toscana con la L.R. 1/2005 in sostituzione della VEA (Valutazione degli Effetti Ambientali) della L.R. 5/95 e ne chiariscono obiettivi e metodologie.

La Valutazione Ambientale Strategica, o più semplicemente VAS, è quel procedimento che accompagna il percorso di definizione di un progetto di natura pianificatoria finalizzato a integrare il percorso progettuale con considerazioni ed analisi di natura ambientale al fine di verificare (valutare) la sostenibilità ambientale, naturalistica, economica e sociale del progetto stesso prima della sua approvazione; il percorso valutativo deve riguardare sia la fase di utilizzo a regime del manufatto che la fase cantieristica.

Il Testo Unico Ambientale, D.Lgs 152/2006, in particolare, specifica che *«la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile»*.

Come sopra accennato, ai sensi della normativa vigente, il procedimento valutativo nel suo complesso non deve consistere in un documento a se stante da redigere in separata sede rispetto alla definizione del nuovo RU ma, al contrario, deve costituire un percorso di analisi e verifica da svolgere parallelamente alla formazione dello strumento urbanistico.

1.2 - La VAS

Il percorso di VAS, coniugando quanto previsto all'art. 21 della L.R. 10/2012 con il percorso pianificatorio della L.R. 65/2014, è costituito dai seguenti step procedurali:

1) Svolgimento della Verifica di Assoggettabilità (lett. a, c. 2, art. 21) per quei casi previsti dalla normativa vigente, definiti all'art. 5, comma 3; questa fase è anche detta "Screening", selezione, controllo, primo esame. L'assoggettabilità o meno di un piano viene deciso dall'Autorità Competente dopo avere ricevuto i pareri dei SCMA (Soggetti Competenti in Materia Ambientale) ai quali è stato inviato il Documento di Verifica. Il tema della Verifica di Assoggettabilità sarà approfondito al seguente cap. 2.2.

2) Predisposizione del Documento Preliminare (lett. b, c. 2, art. 21) per l'impostazione, la definizione e l'organizzazione del percorso VAS e del Rapporto Ambientale.

2a) Ricevimento dei contributi apportanti dai SCMA ai quali è stato inviato il Documento Preliminare.

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

3) Redazione del Rapporto Ambientale - RA (lett. c, c. 2, art. 21). Nel RA devono essere anche individuate le azioni di Monitoraggio (lett. h, c. 2, art. 21), che si attueranno al momento dell'attuazione del progetto di piano, finalizzate a:

- a) controllare se gli impatti ambientali sono quelli previsti dalla VAS e/o se vi sono effetti imprevisti;
- b) verificare se gli obiettivi del progetto di Variante al RU - PS sono quelli previsti dai proponenti.

I punti 2 e 3 costituiscono la fase di "Scoping", indagine, esplorazione, rilievo.

4) Adozione RA insieme alle Varianti al PS e RU, successiva pubblicazione e consultazione (lett. d, c. 2, art. 21) con SCMA e cittadini interessati e/o coinvolti attraverso la presentazione delle Osservazioni.

5) Valutazione delle Osservazioni, realizzazione di eventuali modifiche alle Varianti al PS e RU e al RA e redazione del Parere Motivato da parte dell'Autorità Competente; nel Parere Motivato viene effettuata la definitiva Valutazione definitiva delle Varianti al PS e RU e del RA della VAS (lett. e, c. 2 art. 21).

6) Approvazione conclusiva delle Varianti al PS e RU e del RA della VAS; questa fase è detta anche "decisione" (lett. f, c. 2 art. 21).

6a) Pubblicazione sul BURT e sui siti istituzionali ed entrata in vigore (lett. g, c. 2 art. 21).

Il momento di sintesi del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS è costituito dalla redazione del "Rapporto Ambientale" che, ai sensi dell'Allegato 2 alla L.R. 10/2010, deve definire, descrivere e valutare gli "effetti significativi" che l'attuazione dell'intervento può avere sull'ambiente e che deve anche esporre le ragionevoli alternative che sono state eventualmente individuate e le motivazioni che hanno portato a scartarle.

In particolare il Rapporto Ambientale, ai sensi dell'Allegato suddetto, deve contenere:

A) l'illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del progetto e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

B) la descrizione dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del progetto;

C) la descrizione delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dal progetto;

D) l'illustrazione di qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come ZPS (Zone a Protezione Speciale) o SIC (Siti di Interesse Comunitario), che insieme sono riconosciute SIR (Siti di Interesse Regionale), nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità;

E) l'illustrazione degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al progetto, e del modo in cui, durante la pianificazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

F) l'individuazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente (compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi), compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo,

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

G) l'individuazione delle misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

H) una sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;

I) la descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi;

J) una sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Le fasi precedenti il Rapporto Ambientale, cioè la Verifica di Assoggettabilità ed il Documento Preliminare (ove questo venga svolto), devono essere propedeutiche allo svolgimento della VAS e della redazione del Rapporto Ambientale e pertanto devono essere impostate in maniera da essere facilmente e chiaramente approfondite.

1.3. La Verifica di Assoggettabilità

Nel presente capitolo vengono illustrati i criteri secondo i quali uno strumento di pianificazione debba o meno essere oggetto di VAS e verrà illustrato il metodo di analisi con cui, nei successivi capitoli, verranno forniti tutti gli strumenti affinché l'Autorità Competente possa decidere in merito.

I criteri da considerare in merito all'assoggettabilità o meno alla VAS sono i seguenti:

a) sono obbligatoriamente soggetti a VAS i piani definiti all'art. 5, c. 2 della L.R. 10/2010, ad esclusione di quanto definito al c. 3 dello stesso articolo;

b) sono obbligatoriamente soggetti a VAS i piani per i quali è stato verificato che possano avere impatti significativi sull'ambiente (c. 4 art. 22 L.R. 10/2010);

c) deve essere verificata l'assoggettabilità per quei piani (in preponderanza Varianti) che prevedano "modifiche minori di piani e programmi" già oggetto di VAS (lett. b, c. 3 art. 5 L.R. 10/2010).

Intento del legislatore è chiaramente quello di evitare duplicazioni di procedure per quei casi per i quali l'entità del progetto è minima e, logicamente, comporterebbe una sostanziale ripetizione di quanto già valutato nella VAS dello strumento in essere.

Il presente documento pertanto dovrà essere finalizzato in primo luogo a valutare se le modifiche agli strumenti di pianificazione vigenti possono essere definiti "minimi", ovvero se hanno una rilevanza ambientale tale da dover integrare o completare la VAS del PS e del RU vigenti.

Lo strumento legislativo che disciplina il documento di Verifica di Assoggettabilità è l'Allegato I del D.Lgs 152/2006. Viene fatto presente che, come già introdotto al precedente cap. 1.1, la L.R. 10/2010 rappresenta la disciplina regionale di quanto già previsto nel D.Lgs 152/2006 e pertanto, soprattutto per quel che concerne i contenuti dei diversi documenti, i due strumenti legislativi risultano spesso estremamente simili.

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di:

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
 - la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).
2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
 - carattere cumulativo degli impatti;
 - natura transfrontaliera degli impatti;
 - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
 - entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
 - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

La presente Verifica di Assoggettabilità dovrà quindi analizzare i criteri sopra riportati e consegnare all'Autorità Competente gli strumenti e le indicazioni necessarie per decidere se la Variante in oggetto deve essere oggetto di nuova autonoma VAS.

Per far questo il presente documento è stato redatto nel seguente modo:

Cap. 1. Il processo valutativo – contenuti e metodologia della VAS: nel quale viene illustrata la legislazione vigente e viene descritto il processo valutativo impiegato per verificare o meno l'assoggettabilità a VAS.

Cap. 2. Illustrazione della Variante al PS ed al RU; nel quale vengono illustrate le azioni previste dalla variante in oggetto, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale; nel quale viene verificato quanto indicato al n. 1 dell' Allegato I del D.Lgs 152/2006 e vengono individuate le "azioni" che la Variante al PS ed al RU prevede e che sono suscettibili di produrre impatto sulle risorse naturali; tale impatto verrà valutato nel successivo cap. 3.

Cap. 3. Illustrazione delle caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate; nel quale viene verificato quanto indicato al n. 2 dell'Allegato I del D.Lgs 152/2006. L'analisi

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

dell'impatto viene svolta in forma sintetica attraverso l'analisi delle azioni, già individuate al cap. 1, in funzione delle specifiche risorse-caratteristiche ambientali evidenziate nel presente capitolo.

Cap. 4. Conclusioni; nel quale vengono effettuate le valutazioni conclusive considerando tutti gli elementi emersi nei capitoli precedenti e viene proposta una ipotesi di esito della presente Verifica di Assoggettabilità. Viene anche fatta una proposta di SCMA che l'Autorità Competente potrà utilizzare come spunto per i soggetti ai quali inviare il presente documento.

Cap. 2. Illustrazione della variante con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale.

2.1 - Illustrazione della Variante al PS ed al RU

A seguito di attenta verifica delle criticità presenti, in collaborazione con il Comando di Polizia Municipale, è stata riscontrata la necessità di procedere con urgenza alla messa in sicurezza dell'intersezione fra la via Firenze (S.P. 44) e la via Larga.

La priorità di detto intervento scaturisce dal notevole incremento del traffico veicolare che ha interessato la via Firenze (S.P. 44) a seguito dell'apertura della nuova viabilità di collegamento con lo snodo autostradale di Prato-Ovest. Detto incremento ha influito negativamente sulla sicurezza dell'intersezione con la via Larga, intersezione già oggetto nel passato di numerosi sinistri (anche mortali).

2.1.a – Lo stato di fatto

Si tratta di due strade interessate da un notevole traffico veicolare:

- la S.P. 44 è classificata, secondo Regolamento Urbanistico, come strada di tipo C "Strada Extraurbana Secondaria", sulla quale è stato imposto, per i tratti ricadenti fuori dal Centro Abitato, un limite di velocità di 60 Km/h;
- la via Larga (strada comunale) è una strada di tipo locale di notevole importanza per la viabilità, in quanto di collegamento tra il centro cittadino e la principale S.R. 66 (Fiorentina).

Ad oggi l'intersezione rappresenta uno dei nodi nevralgici del traffico veicolare di Quarrata in conseguenza dell'apertura al traffico della nuova tangenziale diretta al casello autostradale di Prato-Ovest; il tutto complicato dalla geometria della via Larga che interseca via Firenze in senso non ortogonale con conseguente riduzione della visibilità e difficoltà nell'esecuzione di alcune manovre, aggravato dall'elevata velocità con la quale viene percorsa via Firenze.

2.1.b – Progetto

Per il superamento delle problematiche esposte al paragrafo precedente l'Amministrazione Comunale ha deciso di procedere alla realizzazione di una rotatoria che intercetti le viabilità presenti sull'intersezione in modo da garantire una maggiore sicurezza e una maggiore capacità di smaltire il traffico, oltre a ridurre i tempi di attesa per i veicoli che intraprendono l'incrocio.

La soluzione proposta è ritenuta ottimale in quanto, per la sua stessa geometria, una rotatoria garantisce:

- maggiore sicurezza derivante dalla notevole riduzione dei punti di conflitto fra i veicoli rispetto a un incrocio a raso, con conseguente riduzione dell'incidentalità, oltre alla riduzione delle probabilità di incidenti con gravi conseguenze;
- maggiore capacità di smaltire il traffico con snellimento nella circolazione;
- moderazione della velocità dei veicoli in transito sulla strada provinciale in prossimità dell'incrocio;
- possibilità di inversione del senso di marcia in modo da evitare pericolose inversioni ad "U".

L'opera oggetto della presente non prevede modifiche sostanziali del piano di campagna attuale, tali da determinare un aumento del rischio idraulico alle aree di contorno. Comunque, in fase di

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

progettazione definitiva, il progetto sarà corredato da adeguata relazione idraulica che prenderà in considerazione la permeabilità dei suoli e dei manufatti, oltre all'eventuale compensazione idraulica qualora necessaria.

Il progetto prevede la costruzione di una rotatoria che nasce da una geometria semplice e funzionale con corona giratoria centrale di raggio pari a 20,00 metri alla quale saranno raccordati i bracci dell'attuale viabilità.

La nuova rotatoria verrà realizzata in parte lungo la sede stradale esistente in parte su area privata da acquisire da parte dell'Amministrazione Comunale.

Dal punto di vista planimetrico la nuova rotatoria è formata da un'isola centrale di raggio pari a 10,50 metri delimitata da un anello sormontabile di larghezza pari a 1,50 metri e una carreggiata di 8,00 metri. A margine della rotatoria sarà realizzata una pista ciclopedonale di larghezza pari a 2,50 metri separata dalla viabilità veicolare tramite l'esecuzione di un cordolo spartitraffico di larghezza 70 centimetri. Esternamente alle opere edili saranno realizzati fossi stradali per lo smaltimento delle acque meteoriche della strada e dei campi confinanti, mentre nella parte centrale sarà realizzata un'aiuola a verde.

La via Larga, nel tratto che dall'intersezione porta al centro cittadino di Quarrata, verrà rettificata in modo da migliorare le condizioni di inserimento, di visuale e di deflessione delle traiettorie dei veicoli in entrata. Inoltre lateralmente alla stessa sarà realizzato un tratto di pista ciclopedonale per garantire una maggiore protezione delle utenze deboli della strada e per una futura predisposizione del collegamento della stessa ai percorsi esistenti nel territorio comunale.

Per la realizzazione dell'opera risulta necessario provvedere alla formazione dell'impianto di pubblica illuminazione e di smaltimento delle acque meteoriche.

Il progetto prevede l'illuminazione della nuova rotatoria e di via Firenze (SP44) per un tratto di circa 90 metri in direzione Quarrata e per un tratto di circa 120 metri in direzione SP66. E' inoltre prevista la modifica dell'impianto esistente di pubblica illuminazione nell'ultimo tratto di via Larga lato Quarrata, mediante lo spostamento dei due punti luce esistenti e l'interramento della attuale linea elettrica aerea.

L'illuminazione sarà realizzata tramite la posa di pali in acciaio zincato di altezza pari a 10,00 metri dotati di apparecchiature illuminanti a tecnologia led; detti sostegni saranno posti in basamenti di fondazione di nuova realizzazione completi di pozzetto d'ispezione.

L'impianto di pubblica illuminazione sarà collegato al quadro elettrico esistente situato in via Larga, in prossimità dell'intersezione con via Scalette tramite l'esecuzione della linea elettrica posta in cavidotti interrati di nuova realizzazione.

Per quanto riguarda il sistema di smaltimento delle acque meteoriche il progetto prevede la realizzazione di una nuova fogna per le acque bianche che andrà a collegarsi a quella esistente, oltre alla realizzazione di tutte le opere necessarie alla regimazione delle acque quali caditoie, tombini e zanelle.

La realizzazione dell'opera sarà articolata secondo il cronoprogramma riportato nella tabella che segue. La stima dei tempi di esecuzione e delle relative scadenze di seguito indicate sono state effettuate presupponendo l'esecuzione delle successive fasi di progettazione tramite le strutture interne dell'amministrazione, tenendo conto delle risorse umane e materiali ad oggi disponibili o prevedibili:

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

| Fase | Scadenza |
|--|----------|
| progetto di fattibilità tecnica ed economica | 30/04/18 |
| Progetto definitivo e esecutivo | 01/11/18 |
| Realizzazione dell'opera | 31/12/19 |

Nella futura redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento relativo alle fasi definitive e esecutive del progetto, oltre a procedere all'analisi delle varie fasi operative e la successiva valutazione e stima dei rischi e delle misure preventive adatte a prevenire o ridurre i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, dovranno essere presi in considerazione i fattori e le fonti di rischio intrinseci alla specificità dell'opera.

I rischi principali intrinseci alla particolarità dell'opera sono quelli derivanti dall'ubicazione del cantiere previsto in prossimità di vie di intenso traffico e sulle quali si dovrà, seppur con rallentamenti, garantire il transito durante l'esecuzione dell'opera. Qualora necessario si potrà prevedere la gestione della viabilità tramite l'istituzione di sensi unici alternati e previsione di percorsi alternati, anche con l'adozione di sensi unici temporanei sulle strade secondarie.

Al fine di garantire la circolazione in condizioni di sicurezza, le lavorazioni saranno suddivise in più fasi funzionali, realizzando per prime le opere esterne alla viabilità esistente, in modo da utilizzare le nuove strutture realizzate come percorsi alternativi per canalizzare il traffico durante le fasi successive. Si dovrà prestare la massima attenzione ai rischi connessi alla spartizione delle zone di transito pedonale, dei mezzi di trasporto e delle zone di lavoro. Sarà quindi indispensabile: delimitare e distanziare i passaggi pedonali da quelli dei mezzi di trasporto, isolare le zone di pericolo da quelle di transito e segnalarle in modo evidente.

Non saranno comunque modificati i sottoservizi esistenti quali acquedotto, rete fognaria e rete del gas naturale; ove possibile.

2.2 - Considerazioni in merito alla sostenibilità ambientale della Variante

2.2.a - In quale misura il progetto stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse

L'area di intervento, a causa della maggior estensione territoriale, insiste in parte su zona interessata dall'attuale viabilità ed in parte su area privata incolta, si renderà pertanto necessaria l'occupazione di quest'ultima da parte dell'Amministrazione.

L'intera superficie di intervento non ricade né nel vincolo paesaggistico, né su aree di pregio o aree da tutelare per le quali occorre acquisire preventiva valutazione di incidenza.

2.2.b - In quale misura il progetto influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Come in parte già sopra specificato, il progetto si configura quale intervento di dettaglio per il perseguimento di uno sviluppo organico ed ordinato del territorio, con particolare riferimento al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, alla tutela delle utenze deboli ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Tale previsione progettuale presuppone di variare puntualmente sia il Piano Strutturale che il Regolamento Urbanistico, per quanto ancora in vigore; la variante alle previsioni degli strumenti della pianificazione e urbanistici seguirà l'iter delle varianti semplificate ex art. 34 della Lr. 65/2014, mediante l'approvazione del progetto dell'opera pubblica.

2.2.c - La pertinenza del progetto per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

Il progetto, nella sua formulazione ed articolazione, non modifica gli assetti ambientali, bensì riorganizza le superfici interessate da anni incolte e prive di una loro identità.

2.2.d - Problemi ambientali pertinenti al progetto

Il progetto si configura come un intervento di ristrutturazione viaria e riqualificazione ambientale conforme a tutte le normative attuali. Con l'attuazione del progetto non si presentano problematiche di tipo ambientale.

2.2.e - La rilevanza del progetto per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)

La scala territoriale decisamente ridotta del presente progetto comporta che l'attuazione delle normative comunitarie nel settore dell'ambiente, quali ad esempio la gestione dei rifiuti o la protezione delle acque, venga demandata a specifici regolamenti comunali.

3. Illustrazione delle caratteristiche degli impatti e delle aree interessate

3.1 - Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

L'attuazione del progetto comprende una ristrutturazione dell'ambito di intervento costituita dalla realizzazione di una rotatoria e nella conseguente sistemazione delle adiacenti superfici ai fini dello smaltimento e convogliamento delle acque meteoriche. A seguito dell'approvazione della variante al PS ed al RU, si prevede in circa 12 mesi l'inizio dei lavori ed in circa 120 giorni da durata degli stessi.

Per dare attuazione all'intervento si possono ipotizzare le seguenti diverse fasi:

1) fase di redazione delle progettazioni definitiva ed esecutiva e delle relative approvazioni di ogni ordine e grado, con durata di circa 6 mesi dall'approvazione dello studio di fattibilità tecnica ed economica;

2) fase di affidamento dei lavori, con durata di circa 3 mesi dall'approvazione del progetto definitivo/esecutivo;

3) fase di cantiere per la realizzazione dei lavori, che si articolerà nelle seguenti sub-fasi:

| | |
|---|--------|
| - Allestimento del cantiere | 10 gg. |
| - Esecuzione delle demolizioni e delle rimozioni | 10 gg. |
| - Realizzazione degli scavi | 10 gg. |
| - Realizzazione rete acque meteoriche | 15 gg. |
| - Realizzazione/spostamento impianto di illuminazione | 15 gg. |
| - Formazione di sottofondo stradale | 20 gg. |
| - Formazione di manto stradale | 10 gg. |
| - Realizzazione opere di finitura | 10 gg. |
| - Sistemazione aree adiacenti e segnaletica | 10 gg. |
| - Smobilizzo del cantiere | 10 gg. |

Le fasi di cantiere comporteranno un disagio parziale agli utenti delle strade interessate, ma il cantiere sarà organizzato in maniera tale da ridurre quanto possibile le interferenze con la viabilità procedendo per fasi. L'interferenza, potrà determinare rallentamenti dei flussi veicolari durante le sole ore di maggior traffico.

In ogni caso, durante i lavori si tenderà, con opportune discipline circolatorie, a ridurre al minimo le interferenze con il traffico che percorre la via Firenze ed in generale che interessa l'incrocio; in linea di massima il transito veicolare sarà consentito durante l'esecuzione dei lavori su tutte le arterie confluenti nel nodo, con eventuale restringimento delle carreggiate, regolazione a senso unico alternato o chiusura degli innesti per periodi temporali limitati, utilizzando al meglio i vari tratti di corona giratoria progressivamente allestiti. Risulta quindi evidente che gli interventi sul sito non presentano particolari impatti, dato che il principale condizionamento sull'area proviene proprio dal contesto territoriale di contorno (inquinamento da traffico, rumore ecc.); vengono comunque elencati ed analizzati in seguito gli specifici potenziali problemi sull'ambiente inteso nel significato più ampio del termine.

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

Componenti prevalentemente naturali:

- Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche
- Biodiversità
- Acqua
- Atmosfera

Componenti prevalentemente antropiche:

- Traffico e viabilità
- Paesaggio urbano e patrimonio culturale
- Rumore
- Fonti energetiche, rifiuti
- Popolazione

3.1.a - Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

L'area oggetto di intervento, interna all'UTOE 1 della pianura, ricade entro i limiti del perimetro del territorio urbanizzato e fa parte del patrimonio territoriale del Comune di Quarrata definito nel sistema della struttura agroforestale del Piano Strutturale, alla tavola P01, come seminativo irriguo e non irriguo; è caratterizzata dalle seguenti invarianti strutturali individuate nella tavola P02 del Piano strutturale:

Invariante I: I caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici:

- Bacini di esondazione;

Invariante II: I caratteri ecosistemici del paesaggio:

- Matrice ecosistemica collinare;

Invariante III: Carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani ed infrastrutturali
Periodizzazione dei sedimenti edificati:

- Tessuto a tipologie miste;

Invariante IV: Caratteri morfotipologici dei paesaggi rurali:

- Morfotipo dei seminativi semplificati di pianura o fondovalle.

La carta geologica del Piano Strutturale rileva che l'area oggetto d'intervento è caratterizzata da Depositi alluvionali recenti di origine fluviale costituiti da limi e argille (Olocene), con prevalenza di limo (come rilevano le carte litologiche tecniche delle aree di pianura G4.1). Dal punto di vista geomorfologico, essendo l'area completamente pianeggiante, questa è caratterizzata da pericolosità geomorfologia bassa G1.

Sotto l'aspetto idraulico, l'area è in parte caratterizzata da pericolosità elevata I3 e pericolosità molto elevata I4, con battenti compresi fra 0 – 40 cm e tempi di ritorno inferiori a 30 anni e fra 30 e 200 anni.

FASE DI CANTIERE

La tutela della risorsa idrica e del suolo è correlata alla gestione delle acque che circolano all'interno del cantiere ed a quelle che si producono con le lavorazioni, nonché alla gestione dei rifiuti e di particolari impianti e lavorazioni che possono interferire con il suolo, le acque superficiali e le profonde.

Per la gestione delle acque meteoriche dilavanti dovranno essere seguite le seguenti prescrizioni:

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

- realizzare un sistema di regimazione perimetrale dell'area di cantiere che limiti l'ingresso delle AMD dalle aree esterne al cantiere stesso, durante l'avanzamento dei lavori, compatibilmente con lo stato dei luoghi;
 - in caso di versamenti accidentali, circoscrivere e raccogliere il materiale ed effettuare la comunicazione di cui all'art. 242 del D.Lgs. n. 152/2006;
 - qualora all'interno del cantiere siano presenti impianti di cui all'Allegato 5, Tabella 5 del D.P.G.R. Toscana n. 46/R del 08/09/2008, con particolare riferimento alle lavorazioni di inerti o al recupero in loco di rifiuti, richiedere esplicita autorizzazione presentando un Piano di gestione delle acque meteoriche derivanti da tali specifiche aree di lavoro inserite all'interno del cantiere.
- Per la gestione delle acque di lavorazione (ad esempio quelle derivanti dal lavaggio betoniere, dai lavaruate, dal lavaggio delle macchine e delle attrezzature) potranno essere gestite nei seguenti due modi:
- come acque reflue industriali, ai sensi della Parte Terza del D.Lgs. n. 152/2006, qualora si preveda il loro scarico in acque superficiali o fognatura, per il quale ottenere la preventiva autorizzazione dall'ente competente;
 - come rifiuti, ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006, qualora si ritenga opportuno smaltirli o inviarli a recupero come tali.

I rifornimenti di carburante e di lubrificante ai mezzi meccanici dovranno essere effettuati su pavimentazione impermeabile (da rimuovere al termine dei lavori), con rete di raccolta, allo scopo di raccogliere eventuali perdite di fluidi da gestire secondo normativa. Per i rifornimenti di carburanti e lubrificanti con mezzi mobili dovrà essere garantita la tenuta e l'assenza di sversamenti di carburante durante il tragitto adottando apposito protocollo. È necessario controllare la tenuta dei tappi dal bacino di contenimento delle cisterne mobili ed evitare le perdite per traboccamento provvedendo a periodici svuotamenti.

3.1.b - Biodiversità

Per la limitata estensione dell'area e per le condizioni preesistenti sopra descritte (urbanizzazione, forte concentrazione di arterie stradali a contorno dell'area), non si pongono i problemi di biodiversità tipici delle zone a prevalente naturalità, tenuto conto anche dell'assenza di particolari condizioni e situazioni da preservare.

3.1.c - Acqua e ambiente idrico

L'intervento per la sua natura e consistenza non modifica gli aspetti connessi con l'ambiente idrico dell'area.

Durante le lavorazioni l'Impresa gestirà il cantiere attraverso autobotti, tenuto conto anche della limitata necessità di utilizzo di acqua; ove possibile, sarà prescritto all'impresa di adottare sistemi per il riutilizzo delle acque impiegate nelle operazioni di cantiere.

Come già sottolineato ai paragrafi precedenti, la rete dell'acquedotto non verrà modificata e saranno eventualmente migliorate le condizioni per le ispezioni e le manutenzioni delle reti attualmente presenti.

3.1.d - Atmosfera

L'area in esame è collocata in un nodo stradale particolarmente trafficato; i mezzi in transito generano un inquinamento locale dell'atmosfera nella zona, costituito prevalentemente da polveri sottili e da residui di combustione dei motori. Il tipo di intervento previsto esclude impatti negativi

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

sull'atmosfera; al contrario, l'inquinamento atmosferico viene significativamente ridotto dal contenimento delle code veicolari.

FASE DI CANTIERE

Nell'impostazione e nella gestione del cantiere l'Impresa dovrà assumere tutte le scelte atte a contenere l'emissione di polveri (PTS, PM10 e PM2.5) e di inquinanti (NOx, CO, SOx, C6H6, IPA, diossine e furani). Per le attività che la necessitano, dovrà inoltre richiedere, sia per le emissioni convogliate sia per le diffuse, l'autorizzazione come da normativa (Parte Quinta del D.Lgs. n. 152/2006), da ottenere prima della realizzazione o messa in opera degli impianti.

Durante la gestione del cantiere si dovranno adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la diffusione delle polveri. Si elencano di seguito le eventuali misure di mitigazione da mettere in pratica:

- effettuare una costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- pulire le ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria;
- coprire con teloni i materiali polverulenti trasportati;
- attuare idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);
- bagnare periodicamente o coprire con teli (nei periodi di inattività e durante le giornate con vento intenso) i cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere;
- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- innalzare barriere protettive, di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere;
- evitare le demolizioni e le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- convogliare le arie di processo in sistemi di abbattimento delle polveri, quali filtri a maniche, e coprire e inscatolare le attività o i macchinari per le attività di frantumazione, macinazione o agglomerazione del materiale.

Ai fini del contenimento delle emissioni, i veicoli a servizio dei cantieri devono essere omologati con emissioni rispettose delle seguenti normative europee (o più recenti):

- veicoli commerciali leggeri (massa inferiore a 3,5 t, classificati N1 secondo il Codice della strada): Direttiva 1998/69/EC, Stage 2000 (Euro 3);
- veicoli commerciali pesanti (massa superiore a 3,5 t, classificati N2 e N3 secondo il Codice della strada): Direttiva 1999/96/EC, Stage I (Euro III);
- macchinari mobili equipaggiati con motore diesel (non-road mobile sources and machinery, NRMM: elevatori, gru, escavatori, bulldozer, trattori, ecc.): Direttiva 1997/68/EC, Stage I.

3.1.e - Traffico e viabilità

L'inserimento di una rotatoria lungo l'asse della via Firenze costituisce un intervento significativo, inteso a migliorare sostanzialmente le condizioni di funzionalità e di sicurezza del traffico stradale. Dal punto di vista della capacità di smaltimento dei flussi di traffico, le verifiche sono senz'altro soddisfatte, in quanto, l'intensità dei flussi (si tratta per la quasi totalità di veicoli leggeri), che percorrono via Firenze e via Larga in entrambe le direzioni sono pressoché paragonabili. È sicuramente soddisfatta la regola "pratica" che, per ottenere un funzionamento fluido della rotatoria,

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

la somma dei flussi entranti nella rotonda e di quelli circolanti su di essa sia per ogni ramo di innesto inferiore a 1.500 unità orarie.

Per quanto sopra, risulta che la trasformazione in rotatoria dell'intersezione in oggetto permette un evidente miglioramento del sistema della mobilità esistente; la geometria della rotatoria in progetto garantisce in effetti condizioni di deflusso veicolare più che buone, con un miglioramento drastico nelle condizioni di sicurezza, legate alla riduzione dei punti di conflitto nell'area dell'intersezione, oltre che alla riduzione della velocità media di transito dei mezzi.

3.1.f - Paesaggio e patrimonio culturale

L'area oggetto di intervento è collocata all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, appena periferico al centro urbano di Quarrata. Il paesaggio è quello tipico del sistema insediativo urbano policentrico della grande piana alluvionale Firenze-Prato-Pistoia.

Le superfici interessate non presentano nessun elemento di valore paesaggistico, né ambientale ovvero nessun connotato di valore architettonico o testimoniale che possa determinare la benché minima attenzione, tant'è che non vi è alcun vincolo, né la vicinanza con immobili di pregio.

3.1.g - Rumore

La destinazione d'uso esistente e quella prevista dal RU (prevalentemente "viabilità") per l'area in esame esclude che le immissioni sonore del traffico motorizzato siano in contrasto con il contesto dei luoghi. In ogni caso l'area dell'incrocio e le aree adiacenti allo stesso ricadono in parte nella classe acustica IV ed in parte nella classe acustica V, per le quali valgono i limiti sonori sotto specificati.

Classe IV

Aree di intensa attività umana.

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

diurno 65 notturno 55

Classe V

Aree prevalentemente industriali. Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

diurno 70 notturno 60

In quanto la nuova opera viaria non comporta una variazione quantitativa e qualitativa del traffico, ma solamente una sua migliore regolamentazione, ci si può aspettare che il livello sonoro equivalente sia tendenzialmente in diminuzione, in quanto la rotatoria, riducendo i tempi di attesa dei veicoli per l'immissione dalle strade laterali e la velocità di quelli in transito sulla strada provinciale, comporta un abbassamento delle emissioni, particolarmente significativo in quanto interessa la componente - seppure ridotta - dei mezzi pesanti.

FASE DI CANTIERE

L'apertura del cantiere dovrà essere preceduta da una valutazione dell'impatto acustico, redatta secondo le indicazioni del D.G.R. Toscana n. 857/2013, nei casi previsti dalla normativa (L. 447/1995,

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

L.R. 89/1998). Qualora da tale valutazione, almeno per alcune lavorazioni acusticamente più impattanti, risulti necessario richiedere l'autorizzazione in deroga ai limiti di pressione sonora, per il superamento dei limiti di normativa, la ditta non dovrà iniziare tali lavorazioni fino a che il Comune non avrà rilasciato la predetta autorizzazione.

Per quanto riguarda l'impostazione delle aree di cantiere l'Impresa:

- dovrà localizzare gli impianti fissi più rumorosi (betonaggio, officine meccaniche, elettrocompressori, ecc.) alla massima distanza dai ricettori esterni;
- dovrà orientare gli impianti che hanno un'emissione direzionale in modo da ottenere, lungo l'ipotetica linea congiungente la sorgente con il ricettore esterno, il livello minimo di pressione sonora.

Relativamente alle modalità operative l'Impresa è tenuta a seguire le seguenti indicazioni:

- lavorare in periodo diurno;
- impartire idonee direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi;
- per il caricamento e la movimentazione del materiale inerte, dare preferenza all'uso di pale caricatori piuttosto che escavatori;
- rispettare la manutenzione ed il corretto funzionamento di ogni attrezzatura;
- nella progettazione dell'utilizzo delle varie aree del cantiere, privilegiare il deposito temporaneo degli inerti in cumuli da interporre fra le aree dove avvengono lavorazioni rumorose ed i ricettori;
- usare barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose tenendo presente che, in linea generale, la barriera acustica sarà tanto più efficace quanto più vicino si troverà alla sorgente sonora;
- per una maggiore accettabilità, da parte dei cittadini, di valori di pressione sonora elevati, programmare le operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili evitando, per esempio, le ore di maggiore quiete o destinate al riposo;
- effettuare le operazioni di carico dei materiali inerti in zone dedicate, sfruttando anche tecniche di convogliamento e di stoccaggio di tali materiali diverse dalle macchine di movimento terra, quali nastri trasportatori, tramogge, ecc.;
- individuare e delimitare rigorosamente i percorsi destinati ai mezzi, in ingresso e in uscita dal cantiere, in maniera da minimizzare l'esposizione al rumore dei ricettori;
- ottimizzare la movimentazione di cantiere di materiali in entrata ed uscita, con l'obiettivo di minimizzare l'impiego della viabilità pubblica.

In particolare dovrà tenere conto

- della normativa regionale in vigore per l'attività di cantieri stradali di durata superiore a 5 giorni (D.P.G.R. Toscana n. 2/R del 08/01/2014);
- della normativa nazionale in vigore per le macchine da cantiere (D.Lgs. n. 26/2/2002).

L'Impresa dovrà inoltre privilegiare l'utilizzo di:

- macchine movimento terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, con potenza minima appropriata al tipo di intervento;
- impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.

3.1.h - Fonti energetiche e rifiuti

Il risultato finale costituito dalla realizzazione di una rotatoria stradale non ha rilevanza né in materia di fonti energetiche, né sul sistema di produzione e smaltimento dei rifiuti. Indirettamente, la nota da sottolineare è relativa all'illuminazione a servizio della nuova rotatoria che sarà realizzata esclusivamente con illuminazione a LED.

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

FASE DI CANTIERE

Come principio generale si raccomanda di preferire, quando vi siano le condizioni, il riutilizzo del materiale scavato all'interno della stesso cantiere o in un'altra opera come sottoprodotto o il recupero come rifiuto, con lo scopo di favorirne il reimpiego e limitare il più possibile il ricorso a materie prime di nuova estrazione.

Nella gestione delle terre e rocce da scavo in attesa di riutilizzo devono essere applicate le seguenti modalità:

- effettuare lo stoccaggio in cumuli presso aree di deposito appositamente dedicate sia nel sito di cantiere che di utilizzo o altro sito;
- identificare i cumuli con adeguata segnaletica, che ne indichi la tipologia, la quantità, la provenienza e l'eventuale destinazione di utilizzo;
- gestire i cumuli di terre e rocce da scavo in modo da evitare il dilavamento degli stessi, il trascinarsi di materiale solido da parte delle acque meteoriche e la dispersione in aria delle polveri, ad esempio con copertura o inerbimento e regimazione delle aree di deposito;
- in caso di caratterizzazione di terre e rocce da scavo in corso d'opera, impermeabilizzare le piazzole e dimensionarle adeguatamente rispetto alle tempistiche di campionamento e analisi;
- isolare dal suolo il deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate come rifiuti pericolosi;
- in generale effettuare l'eventuale deposito di terre e rocce da scavo in modo tale da evitare spandimenti nei terreni non oggetto di costruzione e nelle fossette facenti parte del sistema di regimazione delle acque meteoriche;
- stoccare il terreno vegetale di scotico in cumuli non superiori ai 2 m di altezza, per conservarne le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche in modo da poterlo poi riutilizzare nelle opere di recupero ambientale dell'area dopo lo smantellamento del cantiere; per stoccaggi di durata superiore ai 2 anni si raccomanda l'inerbimento del cumulo.

Per le materie prime, le varie sostanze utilizzate, i rifiuti ed i materiali di recupero è opportuno attuare modalità di stoccaggio e di gestione che garantiscano la separazione netta fra i vari cumuli o depositi. Ciò contribuisce ad evitare sprechi, spandimenti e perdite incontrollate dei suddetti materiali in un'ottica di adeguata conservazione delle risorse e di rispetto per l'ambiente.

In particolare è opportuno:

- depositare sabbie, ghiaie, cemento e altri inerti da costruzione in modo da evitare spandimenti nei terreni non oggetto di costruzione e nelle eventuali fossette facenti parte del reticolo di allontanamento delle acque meteoriche;
- separare nettamente i materiali recuperati, destinati alla riutilizzazione all'interno dello stesso cantiere, dai rifiuti da allontanare.

3.1.i - Popolazione

L'intervento previsto dal progetto non incide sul sistema demografico locale, né sulle destinazioni d'uso residenziali, produttive o per servizi.

3.2 - Carattere cumulativo degli impatti

Trattandosi di una semplice ristrutturazione viaria in un'area già urbanizzata, non si ritiene che l'attuazione del progetto possa provocare effetti negativi e impatti territoriali che necessitino di attenzione o debbano essere ricondotti ad un'analisi di dettaglio.

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

3.3 - Natura transfrontaliera degli impatti

Non si ritiene che gli impatti della riorganizzazione viaria proposta abbiano una componente transfrontaliera.

3.4 - Rischi per la salute umana o per l'ambiente

La nuova organizzazione del nodo viario in esame non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente. Al contrario, esso incrementa sensibilmente i livelli di sicurezza stradale, tramite eliminazione delle traiettorie secanti ed il rallentamento della velocità, e diminuisce i livelli di inquinamento acustico ed atmosferico.

3.5 - Entità ed estensione nello spazio degli impatti

La realizzazione delle opere previste nel comparto potrà interessare le aree limitrofe e la popolazione residente nel vicinato con impatti collegabili alle attività di cantiere. Pertanto, gli effetti saranno estesi alla durata del cantiere e l'entità di questi è da ritenersi limitata.

3.6 - Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

L'area di intervento non è soggetta a speciali vincoli di salvaguardia; nella fattispecie, non vi sono vincoli di carattere paesaggistico, tipologico-architettonico o archeologico. Per quanto riguarda la fauna, l'area non presenta specie sensibili o di particolare pregio; infatti l'area di cantiere è per buona parte già pavimentata. L'intervento non interferisce con i corridoi ecologici preferenziali utilizzati dalla fauna negli spostamenti e nelle migrazioni. Dal punto di vista paesaggistico, il contesto è dotato di una specifica identità priva di elementi caratteristici ma che viene preservato e valorizzato dall'intervento.

Gli elementi di verifica relativi a questo punto sono riepilogati di seguito.

| | |
|--|----|
| - Sono presenti vincoli di natura paesaggistico-ambientale e sono localizzati dagli habitat di interesse comunitario | NO |
| - La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono | NO |
| - E' caratterizzata da vegetazione arborea e arbustiva con caratteristiche da tutelare | NO |
| - Viene modificato o alterato il regime idrico della zona | NO |
| - Vengono immessi inquinanti nella falda idrica | NO |
| - Sono previste immissioni sonore oltre a quelle derivanti dalle normali attività dell'uomo | NO |
| - Sono previste sorgenti luminose inquinanti in contrasto con i disposti normativi vigenti | NO |
| - Sono impiegati materiali di costruzione non compatibili | NO |
| - Sono previsti sistemi di produzione di energia mediante fonti rinnovabili | NO |
| - Sono previsti accorgimenti ed impianti mirati al risparmio energetico | NO |

3.7 - Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Non sono presenti impatti del tipo sopra indicato.

CITTA' DI QUARRATA

Provincia di Pistoia

Servizio Lavori Pubblici

4. Conclusioni

La Variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico riguarda la regolazione dell'intersezione tra via Firenze e via Larga tramite la realizzazione di una rotatoria; la realizzazione dell'opera nasce dalla necessità di aumentare il grado di sicurezza stradale e rendere il traffico più scorrevole agevolando la svolta dei veicoli in entrata da via Larga in entrambe le direzioni. Il Rapporto Preliminare per la Verifica di assoggettabilità (redatto ai sensi dell'art.22 della Lr. 10/2010) non ha evidenziato impatti significativi sull'ambiente, sul patrimonio culturale e paesaggistico e sulla salute derivante dall'attuazione del progetto.

Sulla base dei contenuti del documento sin qui esposto, e delle considerazioni, dei giudizi e delle stime effettuate relativamente agli effetti ambientali riconducibili all'attuazione del progetto (guardando in particolare agli impatti verso le componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate), si conclude che l'intervento previsto per l'ambito in oggetto non produce effetti ambientali significativi in grado di giustificare la necessità di ulteriori approfondimenti con l'attivazione della procedura di VAS.